

L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

SCIENZA ECONOMICA, FINANZA, COMMERCIO, BANCHI, FERROVIE, INTERESSI PRIVATI

Anno XLIV - Vol. XLVIII

Firenze-Roma, 10 Giugno 1917

FIRENZE: 31 Via della Pergola
ROMA: 56 Via Gregoriana

N. 2249

Per uniformarci alle prescrizioni sulla economia della carta, d'ora innanzi pubblicheremo soltanto una volta al mese i prospetti che si trovano alla fine del Fasc. e che includono variazioni mensili:

Il continuo accrescersi dei nostri lettori ci dà affidamento sicuro che, cessate le difficoltà materiali in cui si trova la stampa periodica, per effetto della guerra, potremo riportare ampliamenti e miglioramenti al nostro periodico, ai quali già da tempo stiamo attendendo.

Il prezzo d'abbonamento è di **L. 20** annue anticipate, per l'Italia e Colonie. Per l'Estero (unione postale) **L. 25**. Per gli altri paesi si aggiungono le spese postali. Un fascicolo separato **L. 1**.

SOMMARIO:

PARTE ECONOMICA.

La situazione.

Genova-Savona ed il loro avvenire portuario. —

Avv. A. G. Mallarini.

Marina Mercantile. — Pietro Lanino.

L'Imposta sui soprappiù nei vari Stati.

NOTE ECONOMICHE E FINANZIARIE.

Spese di guerra al 30 aprile 1917.

Rifornimenti alimentari italiani.

RELAZIONI DELLE BANCHE.

Credito Italiano - Relazione dei Sindaci.

LEGISLAZIONE.

Marina Mercantile.

NOTIZIE - COMUNICATI - INFORMAZIONI.

Spese di guerra in Austria - Valori messicani a Berlino - Accordo commerciale fra l'Italia e Brasile - Banche olandesi sospette - Cereali americani a Rotterdam - Circolazione Russa - Bollo su titoli esteri in Olanda - Commercio estero inglese nell'aprile 1917 - Prezzo d'imperio dei prodotti agricoli - Debito pubblico austriaco - Acquisti degli Alleati agli Stati Uniti - Proventi del Chinino di Stato - Ferrovie dello Stato - Interessi economici fra la Francia e l'Italia - Superficie coltivata a cereali in Francia - Imposta sui profitti di guerra - Produzione dell'acciaio americano durante la guerra - Produzione ed esportazione del Lino in Russia nel 1916.

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI.

Situazione degli Istituti di Credito mobiliare, Situazione degli Istituti di emissione italiani, Situazione degli Istituti Nazionali Esteri, Circolazione di Stato nel Regno Unito, Situazione del Tesoro italiano, Tasso dello sconto ufficiale, Debito Pubblico italiano, Riscossioni doganali, Riscossione dei tributi nell'esercizio 1914-15, Commercio coi principali Stati nel 1915, Esportazioni ed importazioni riunite, Importazione (per categorie e per mesi), Esportazione (per categorie e per mesi).

Prodotti delle Ferrovie dello Stato, Quotazioni di valori di Stato italiani, Stanze di compensazione, Borsa di Nuova York, Borsa di Parigi, Borsa di Londra, Tasso di cambio per le ferrovie Italiane, Prezzi dell'argento.

Cambi all'Estero, Media ufficiale dei cambi agli effetti dell'art. 39 del Cod. comm., Corso medio dei cambi accertato in Roma, Rivista dei cambi di Londra, Rivista dei cambi di Parigi.

Indici economici italiani.

Valori industriali.

Credito dei principali Stati.

Numeri indici annuali di varie nazioni.

AVVISO

Per un disguido di tiratura accaduto nella tipografia, del quale chiediamo venia ai nostri lettori, alcune copie del fascicolo n. 2237, 18 marzo 1917, sono state distribuite con una impaginazione erronea, sebbene nulla manchi del contenuto. Potrà facilmente essere provveduto dai signori abbonati o rettificando la numerazione delle pagine o, meglio, ritornando il fascicolo all'Amministrazione che provvederà subito a sostituirlo.

PARTE ECONOMICA

LA SITUAZIONE

Rare volte ci occorre di esprimere ai lettori il nostro pensiero sulla politica in genere ed ancor più raramente sulla politica estera. Se siamo tratti però a fare eccezione al nostro programma è per desiderio di coloro stessi che ci leggono ed insieme per l'entità degli eventi.

Di recente, appunto, fatti di precipua importanza, che si riconnettono tutti alla guerra mondiale ed al suo esito ed alla sua durata, e che quindi hanno ciascuno forza di ripercussioni economiche e finanziarie di non trascurabile valore, hanno bisogno di venire, se non altro, registrati, per poter essere eventualmente od opportunamente a suo tempo connessi con le manifestazioni della nostra vita sociale e della nostra vita nazionale.

Di questi giorni infatti mentre dall'una parte noi osserviamo e nei discorsi del Governo inglese, ed in quelli ripetuti nel parlamento francese, e nelle leali ed esplicite espressioni uscite dalla nostra missione presso la Confederazione americana, e nelle accoglienze che a questa sono fatte, stringersi sempre più fortemente il cerchio delle volontà che non solo rifuggono da ogni lontana idea di pace tedesca, ma che vogliono consolidarsi nel comune convincimento che la guerra debba essere condotta al suo termine in nome della civiltà e dei più alti principii di giustizia e di umanità, fino a che sia eliminato ogni futuro pericolo di un suo ripetersi, dall'altra parte noi sentiamo sorgere e dal seno stesso delle democrazie europee e da quello della rivoluzione russa un desiderio di pace comunque conclusa, ammantata sotto la formula inconcepibile: *pace senza annessioni e senza indennità*. E' inutile, noi crediamo, il volere sofisticare o dissertare intorno alla estensione, al significato, di quella formula; è inutile, noi crediamo, il cercare di trasformarla o di cavillare rinunciando alle annessioni per sostituirvi le rivendicazioni, rinunciando alle indennità per sostituirvi le riparazioni. La pace che si dovrà concludere avrà da essere o una pace dettata dagli alleati, o avrà da essere una pace dettata dall'Intesa.

Nel primo caso non vediamo come la formula di cui stiamo discorrendo possa in modo alcuno conciliarsi colle condizioni di pace stabilite nel gennaio decorso e che per memoria amiamo qui ripetere:

La restaurazione del Belgio, della Serbia e del Montenegro e risarcimenti loro dovuti;

l'evacuazione dei territori invasi in Francia, in Russia, in Romania con giuste riparazioni;

la riorganizzazione dell'Europa garantita da un regime equo e fondata nel contempo sul rispetto delle nazionalità e sul diritto alla piena sicurezza e alla libertà dello sviluppo economico che tutti i popoli, grandi e piccoli, possiedono,

L'Amministrazione sarà grata a quei lettori che possedendo i fascicoli 2108, 2109, 2110 rispettivamente del 27 settembre, 4 e 11 ottobre 1914 vorranno ritomarli al nostro indirizzo, perchè essi ci mancano per completare alcune collezioni.

nonchè su convenzioni territoriali e regolamenti internazionali atti a garantire i confini terrestri e marittimi contro attacchi ingiustificati;

la restituzione delle provincie o territori altre volte strappate agli Alleati con la forza o contro i voti delle popolazioni;

la liberazione degli italiani, degli slavi, dei romeni e dei slovacchi dalla dominazione straniera;

la liberazione delle popolazioni sottomesse alle sanguinosa tirannia dei turchi;

l'espulsione dall'Europa dell'Impero Ottomano, assolutamente straniero alla civiltà occidentale.

Le intenzioni di S. M. l'Imperatore di Russia riguardo la Polonia son state chiaramente indicate dal proclama ch'egli ha in questi giorni indirizzato ai suoi eserciti.

Nel secondo caso la formula rientra esattamente nei desiderata tedeschi di oggi e in quelli che dall'Intesa potranno essere coltivati fino al momento in cui si avverasse la loro definitiva ed irreparabile disfatta.

La formula *pace senza annessioni e senza indennità*, od è vuota di senso, o è addirittura astrazione che non ha realtà corrispondente: ma se qualche cosa vuol dire, vuol dire indubbiamente *pace tedesca*.

E' per ciò che non senza una certa preoccupazione noi non vediamo ancora fallire completamente la conferenza di Stoccolma. Noi comprendiamo che anche in tempo di guerra, per quanto è possibile, tutte le garanzie e tutte le libertà dei cittadini debbano essere conservate; ma non vediamo perchè i limiti di tali libertà possano ed abbiano ad estendersi oltre ai confini stessi degli interessi e delle mire per le quali si combatte e si muore!

Gli americani, pratici, non hanno negato i passaporti ai congressisti di Stoccolma, ma hanno a tempo rievocata la legge che commina 5 anni di carcere e multa adeguata a coloro che comunque parlino od esprimano idee contrarie agli interessi della Nazione in guerra.

In Inghilterra, egualmente pratici, il Governo non ha negato i passaporti, ma ha permesso alla Lega dei marinai di prendere la decisione di non trasportare sui battelli, gli emissari od i fautori di *pace tedesca*.

La Francia, la democratica repubblica, ha ravvisato che lo stato di necessità impone di negare l'intervento a Stoccolma di rappresentanti di una minoranza della nazione per discutere preventivamente le condizioni e le modalità di quella pace che soltanto i governi, legittimi rappresentanti del paese, dovranno trattare.

Si troveranno allora gli italiani soli a formar congresso con quegli estremisti russi, che già sono in via di distruggere i benefici effetti della rivoluzione, che già hanno potuto annientare la disciplina dell'esercito russo, coll'imporre la soppressione dall'obbligo di saluto verso i superiori, dall'obbligo di indossare la divisa di soldato: apparenti formalità, che rappresentano però nella realtà esteriore il fondamento precipuo della disciplina di un esercito in guerra?

E ciò avverrà proprio nel momento nel quale appunto il contributo bellico della Russia viene a mancare e viene a compromettere forse definitivamente e il programma degli alleati per un fronte unico con azioni concomitanti, e la serie delle operazioni su tutto il fronte occidentale, e la durata stessa della guerra immane, che il troppo recente intervento degli Stati Uniti non riuscirà ad abbreviare abbenchè ne garantisca in modo quasi certo l'esito?

Sarebbe vano che accumulassimo la serie delle

illusioni perniciose, aggiungendovi quella sulla efficienza della Russia nella guerra, se potrà uscire dalla sua crisi senza uno sfacelo completo; ma piuttosto che un aiuto rappresenterà ormai un peso di più, una preoccupazione, un onere finanziario sicuro per gli alleati, i quali non potranno lesinare i sacrifici, pur di non vedere la grande nazione preda della anarchia interna e delle mire conquistatrici degli imperi centrali.

Non sarà inopportuno, presentare crudamente ai nostri lettori le parole del prof. Masaryk, capo del movimento separatista boemo che da Londra, recatosi a Pietrogrado, scrive da là, fra l'altro:

« Quanto riguarda la principale questione, cioè l'efficienza dell'esercito repubblicano, la mia opinione è che gli Alleati agiranno prudentemente se si prepareranno ad attendere il minimo da questa fronte limitandosi a calcolare che i russi si contenteranno serbare le proprie posizioni e a trattene parte degli eserciti nemici sulla propria fronte. Sono convinto che la situazione strategica degli Alleati richieda il rafforzamento in Francia. Se Joffre e Pétain hanno chiesto la collaborazione dei soldati americani hanno prudentemente giudicato la vera situazione. L'esercito americano in Francia è necessario. L'energica continuazione della guerra sulle fonti occidentali, italiana e di Salonicco, accoppiata alla risoluta volontà di non accettare una pace prematura, influenzerà l'esercito ed il popolo russo, inducendoli ad imitare l'esempio. Io non credo affatto nelle tattiche che tendono ad interpretare un astratto impraticabile programma politico di visionari pacifisti ».

Ce n'è abbastanza per comprendere come il compito riserbato agli Alleati per effetto della rivoluzione russa si sia reso più grave e non scevro di minacce.

Ad esempio riteniamo che l'occhio sugli eserciti degli alleati debba essere tenuto costantemente ben vigile perchè non vi trasmigrino i germi della indisciplina ormai invincibile, che ha saputo fermentare in quello russo, e perchè le sobillazioni e la propaganda di coloro che vorrebbero accolta una pace senza annessioni e senza indennità, non induca ad imitazioni che determinerebbero senz'altro la fine di ogni potenza militare.

La estate del 1917, che nelle speranze lungamente maturate e faticosamente preparate nell'inverno, doveva segnare il principio di una parabola a decorso inverso a quello segnato fin qui dalla guerra, si apre quindi con nuove preoccupazioni e senza schiudere ancora l'orizzonte verso il quale la parabola dovrebbe terminare. Soltanto la guerra sottomarina accenna nel rendersi meno aspra di quanto era in passato e ad esaurirsi: speriamo si avveri il pronostico di Lloyd George che prometteva nel luglio essa avrebbe perduta la sua crudele intensità.

Tutto ciò per quanto avverso ed impreveduto si presenti non deve per nulla modificare la tensione degli sforzi e la costanza dei sacrifici; nè la fiducia incrollabile che il tempo sarà ognora ed ancora più il nostro migliore alleato per un conseguimento di una pace vittoriosa. Occorre solo che ci adattiamo di volta in volta agli eventi, contrari, senza cullarci in illusioni facili che non potranno giovare, ma colla visione invece della realtà anche se dolorosa.

Nelle presenti condizioni diviene ancor più amirevole e degna di ogni esaltazione la forza del nostro esercito e la virtù del nostro popolo, che, senza esitanze, sa affrontare e vincere il nemico raddoppiato, e senza timori o dubbi vede allontanarsi il giorno sospirato del viver normale, ma sente maturarsi l'evento della pace in forma sempre più propizia agli interessi diretti ed indiretti della nazione.

Genova-Savona ed il loro avvenire portuario

A Genova il 2 maggio u. s., al Municipio un'adunanza delle rappresentanze politiche, commerciali, portuarie cittadine emetteva il voto: che il Porto di Genova fosse posto in tutta la sua efficienza, sia mediante il pronto compimento della Direttissima, che con un opportuno allacciamento alla rete di navigazione interna padana, ritenendo che: « l'attuazione di tali provvedimenti, « che Genova a buon diritto reclama, non deve « essere posposta ad altri; nè tanto meno pregiu- « dicata con dispersione di mezzi ecc. ».

Questo considerando, notato a Savona faceva rispondere da quel Sindaco, il 10 maggio u. s., nella seduta del Consiglio Comunale, che non si doveva temere « che possa il Governo lasciarsi im- « pressionare, nè tanto meno influenzare da chi « pretende d'aver il monopolio del commercio ita- « liano nel Tirreno ». In detta seduta il Consiglio Comunale di Savona aderiva al Consorzio costituito per cura del Comune di Torino per la pronta compilazione di un progetto organico di canale navigabile fra Savona e Torino, nonchè per attuare un Consorzio per la prossima formazione del Porto di Vado.

Da questi due pubblici documenti il lettore dedurrà che un'infelice dizione originò fra due città fatte per intendersi, cioè Genova e Savona. un malinteso che carità di patria vuole tosto eliminato, perchè di certo non fu nè pensato, nè voluto, poichè allora sarebbe un anacronismo. Invero, in questo 1917, mentre sui campi di battaglia gli italiani d'ogni regione provano all'universo mondo di che siano capaci *gli italiani allorchè sono concordi*, nessuno sogna riesumare rivalità municipali remotissime il che sarebbe cosa oltremodo inopportuna e dannosa. Dalla lucente storia degli Avi nostri, tutti pensano, che dobbiamo invero trarre quanto ricorda e consiglia virili opre frutti di concordia; non il resto, che servi sempre al gioco straniero.

D'altra parte così enorme diverrà dopo guerra il traffico europeo che ad ogni indipendente ed imparziale italiano, che desideri il vero vantaggio del Paese questa verità tosto emerge spontanea: l'avvenire portuario di Genova è siffattamente connesso a quello di Savona, e viceversa, che gli interessi di queste due città nel reciproco vantaggio (*e tranne che si voglia far il gioco dei porti mediterranei esteri, specie di quello di Marsiglia*) si confondono e devono confondersi, sicchè ogni rivalità e disunione di forze, mentre ai due porti liguri recherebbe gravi danni materiali e morali, danneggerebbe anche l'Italia, alla quale nel golfo Ligure *abbisogna* invece che funzioni, *perfettissimamente* ed in modo *modernissimo*, un porto (anche ripartito in due parti: Genova e Savona) che sia il polmone vero e sano dell'Italia settentrionale per i traffici di questa coll'Occidente; e che risponda a tutti i molteplici bisogni economici della medesima.

D'altronde il pericolo che al Porto di Genova dimostri vicino (1) — causa la concorrenza di Marsiglia, che col Rodano farà pervenire le merci sino sul lago di Ginevra; causa il nuovo porto germanico renano di Basilea; causa il canale Venezia-Milano, che finirà al lago Maggiore, sovrasta e pesa anche per il Porto di Savona. E' il dentro terra portuario rispettivo, che — *se coi fatti* non si provvede tosto davvero — andrà mano mano restringendosi. E' pertanto la difesa, il consolidamento, il possibile ampliamento di questo dentro-terra portuario, che è doveroso fare, inspi-

randosi a questo concetto nazionale: *difendendo- si Genova, si difende Savona, e viceversa*; e perciò fra le due città deve correre la massima armonia, le più opportune intese per il vantaggio comune.

Savona, che le antiche cronache dicevano « porto del Piemonte »; che nel 1913 aveva un movimento di tonnellaggio inferiore ai due milioni; il cui traffico consiste specialmente negli sbarchi di carbone e petrolio, vuol fare di Vado un porto; e lo farà facilmente. E sia il benvenuto.

Ma attuato pure questo Porto, completato pure quello di Genova, ogni imparziale concluderà che tanto la logica quanto il buonsenso vogliono che questi due Porti — anzichè *nei fatti* perdersi in puntigli e rivalità loro dannose, ma viceversa d'utile pratico ai porti stranieri — funzionino invece in armonica corrispondenza, sì che derivi dei medesimi quasi un porto solo. Chi serenamente invero mediti il problema, conclude che veramente sagaci ed oculate tutelatrici dei rispettivi veri interessi, e nel contempo avanti ben chiara la visione dell'avvenire, saranno le rappresentanze di Genova e Savona se studieranno e vorranno accordi *pratici* di divisione di lavoro portuario, di tariffe ferroviarie-marittime intese ad evitare che per tante merci talora si trovi più conveniente la spedizione dall'estero, che non da porti liguri. Insomma la meta è data da tutte quelle discipline *positive* che valgano ad evitare ingombri di calate, ad ottenere una diminuzione nel prezzo degli imbarchi, sbarchi (il che, nonostante l'aumento dei salari, si nota all'estero). Tutto quanto sia disciplinarmente, che tecnicamente invogli, non allontanare i naviganti dall'approdare da noi dovrebbe esser opera di lavoro *sincrono e concorde* di Genova e di Savona, così vicine, già legate da cotanti comuni interessi.

Un pericolo comune rinsalda poi ancor più i loro legami; il pericolo della concorrenza estera. Savona vede nella francese Nizza Marittima la concorrente sui mercati piemontesi, come Genova in Marsiglia la poderosa rivale favorita dalla natura di una grande, facile via acqua per la Svizzera: il Rodano. L'interesse d'Italia, è — lo ripeto — che Genova con Savona sia lo scalo naturale, modernissimo dei commerci dell'Italia del Nord coll'Occidente, come Venezia e Trieste lo siano per quelli del Levante. Questa mi pare debba essere la politica portuaria nazionale italiana.

Porre amendue i Porti in efficienza tale da reggere la concorrenza estera: ecco il problema, che si presenta a tutti! Genova deve esser lo scalo, al quale affluiscono dall'interno e dal quale si diramano per l'intero occidente le merci italiane d'esportazione. Circa a quelle d'importazione bisogna venir, ripeto, ad una divisione di lavoro: le merci cosiddette *ricche* incanalare per la via di Genova, le cosiddette *povere* (carboni ecc.) farle approdare a Savona. Fra le due città al riguardo devono pertanto non solo nel loro vantaggio, ma in quello nazionale correre le più chiare, esplicite intese sotto ogni rapporto.

Ma per trionfare sulla acuta concorrenza portuaria straniera, oltre al dotare Genova e Savona di quanto tecnicamente abbisognano, occorre soprattutto provvederle di un mezzo pratico, facile per far pervenire *con poca spesa* nella valle padana le merci, ora accatantanti sulle calate. Occorre perciò un canale navigabile Tirreno-Po. Orbene dietro Genova, come dietro Savona s'erger ripido l'Appennino, come sormontare la difficoltà grandissima?

Il Governo, il 15 maggio u. s., rispondeva al voto 18 aprile del Consiglio Provinciale di Genova, che il futuro canale navigabile Genova-Pava sarà elencato nella prima classe, mentre quello

(1) Vedi « Economista » 18 marzo e 6 maggio 1917.

Pavia-Milano sarà di seconda classe. E circa la Direttissima comunicava che per il tronco Arquata-Genova fu approvato il progetto di massima, ed ora si adividerà in base allo stesso alla compilazione dell'esecutivo. Ciò è bene; ma intanto urgono pel Porto di Genova *fatti* sussidiari; ad esempio, dal lato ferroviario, la completa elettrificazione delle ferrovie d'accesso.

Però resta sempre la quistione principale a risolversi, ed attuarsi prontamente, se non si vuole loro beneficio i commerci. La quistione è data dal che mentre si discute i porti esteri attraggano a canale navigabile.

Tre correnti principali si disegnano circa questa.

Savona vorrebbe ed appoggia l'attuazione della proposta di trasporti economici fino a S. Giuseppe, donde comincierebbe il canale navigabile per l'alto Po e Torino.

Genova brama il canale per Pavia.

Un progetto intermedio di ferrovia per barche Voltri-Ovada; e quindi canale navigabile sino a Pavia.

Orbene l'attuazione di ognuno di questi progetti costerà moltissimo, un due o tre centinaia di milioni. Se Genova e Savona fossero così ricche da potersi permettere per ognuna simile spesa è indubbio che due vie acquee sarebbero meglio di una sola. Ma, per quanto vistose le ricchezze liguri, due canali oggidì sarebbero forse superiori alle possibilità, perchè anzitutto e soprattutto, come fa Milano per il suo canale navigabile, le relative spese peserebbero, anche se anticipate soltanto, sui relativi porti ed utenti, per la massima parte.

Pertanto, senza addivenire per ora ad un esame dei singoli progetti, partendo invece dal punto di vista nazionale soltanto (che per ciò coinvolge l'esame analitico e sereno dei vari interessi) sorge spontanea la dimanda: perchè Genova e Savona non s'accorderebbero, per il loro ben inteso vantaggio presente e futuro, per far studiare la possibilità di un canale *comune*, bandendo all'uopo concorso di ingegneri?... E chissà così non si verrebbe a qualche soluzione, veramente opportuna per ambo i porti, rispondente ai bisogni degli stessi per almeno cinquant'anni?...

Parmi questa soluzione consigliabile, perchè opportuna. E per essa milita anche questa ragione: che a veramente risolvere bene il problema del collegamento acqueo del Tirreno col Po vi ha tutto l'interesse dello Stato, che — data la natura asprissima dei luoghi interstanti — non può disinteressarsene, come farebbe per altri canali in pianura. Ben diversa è invero la quistione. Lo Stato può e deve promuovere il massimo concorso finanziario ecc. degli utenti, favorendolo in ogni guisa; ma, ripeto, data la natura dei terreni, data l'importanza *vitale e nazionale* del problema, *deve* concorrervi. Ora il suo intervento non solo porterebbe all'accordo fra Genova e Savona al riguardo; ma estenderebbe questo accordo a riformare ed attuare tutto quanto e commercianti e naviganti, e tecnici ed imparziali bramosi dello sviluppo di Genova e di Savona desiderano per il meritato avvenire delle medesime. Sono d'avviso che certe quistioni, che sono di vita o di decadenza per una regione debbano essere risolte nell'interesse collettivo; e credo che solo lealmente riunendo a scopo comune le loro forze Genova e Savona potranno fonteggiare vittoriosamente la concorrenza estera.

Avv. A. G. Mallarini.

Per qualsiasi comunicazione, i signori abbonati faranno cosa cortese di aggiungere la fascetta colla quale ricevono il periodico.

Marina mercantile

Su diciotto milioni di tonnellate di merci, che l'Italia annualmente importa dall'estero, tredici milioni, cioè circa i due terzi, ci giungono dal mare. Quasi i nove decimi di questa importazione sono o materie prime o semilavorate per le industrie; ovvero generi primi d'alimentazione, cereali specialmente. E' quindi tutta la nostra attività industriale, la nostra alimentazione generale stessa, che si legano e si subordinano, in quantità ed in prezzo, ai trasporti marittimi e la nostra importazione, specialmente per quanto relativa ai generi alimentari, ed in particolarissima misura per quanto riguarda le materie prime d'industria, ha d'altra parte, in quest'ultimo triennio 1910-13, sensibilmente accentuata la propria attività in misura notevolissima.

La questione di rendere sicuri ed economici i nostri rifornimenti da mare, non è quindi semplicemente problema, contingente o specifico, della attuale situazione di guerra. Questa, colle aumentate sue necessità generali di trasporti per i munizionamenti, e colla diminuita disponibilità mondiale di naviglio — sia per immobilizzazione d'una parte delle bandiere belligeranti, sia per decurtazioni conseguenti alla guerra corsara, sia per diminuita attività di nuove costruzioni navali — ha aggravata la situazione, non solo per noi, ma per tutti i paesi, anche i più attivamente marinari, portandola ad uno stato veramente critico, per tutti.

Allo stato attuale delle perdite e delle nuove costruzioni navali si prevede infatti, pel dopo-guerra nella marina mondiale una mancanza di oltre sei milioni e mezzo di tonnellate di stazza lorda, in confronto ai bisogni normali. L'Italia vedrà d'altra parte sensibilmente peggiorata la sua situazione, per le difficoltà materiali di attive costruzioni navali durante la guerra e anche perchè la sua marina mercantile è, in proporzione al tonnellaggio di dotazione, una delle più fortemente danneggiate dalla guerra dei sottomarini. La situazione critica che così si determina, minaccia di prolungarsi, per qualche tempo, anche e dopo cessata la guerra attuale, poichè alla ripresa di attività dei grandi scambi internazionali, evidentemente necessari al ristabilirsi dei rapporti normali fra i diversi mercati, si avrà senza dubbio, per un primo periodo, la richiesta di fortissimi trasporti marittimi, se non altro per ristabilire lo stato d'equilibrio nei rifornimenti e nelle scorte normali, dei singoli paesi, ora tutti, per un verso o per l'alto, perturbati.

L'attuale stato di guerra ha tuttavia, finalmente, colle sue minacciose necessità, richiamata, in forma grave e concreta, l'attenzione del Paese su tutto quel complesso di problemi pratici, di produzione e di trasporti, dai quali quasi sembrava pel passato rifuggire, per abitudine mentale, il Paese stesso. Il problema dei trasporti marittimi si è così proposto, primo e massimo fra tutti, preoccupante, nei suoi termini, non solo ai nostri uomini di Governo, ma a tutta l'opinione pubblica; necessita non dimenticare gl'insegnamenti dell'oggi, e non scordare, appena passato il pericolo contingente, gli errori di ieri, per ripeterli tranquillamente domani, secondo la nostra abitudine, italiana.

Gli errori di ieri, gli ammaestramenti di oggi, debbono fissarci invece assoluta la guida per l'azione del domani; tanto più che, per quanto già accennato, il domani nella sua prima ripresa di attività commerciali di dopo-guerra, sarà particolarmente contrastato; se pure non seguirà una trasposizione della lotta attuale, dai campi cruenti della guerra guerreggiata, a quelli non meno decisivi e pericolosi per tutta la vita di un Paese,

dei mercati di concorrenza mondiale. Per sostenere validamente questa lotta, per difendersi se non altro, è innanzi tutto necessario per l'Italia, risolvere una buona volta, e risolverla organicamente ed a fondo, la propria questione marinara; del naviglio da carico prima di tutto; dei servizi passeggeri e d'emigrazione quindi; e quella anche ad entrambe collegate, dei porti.

Su 23 milioni di tonnellate di merci sbarcate nel 1913 nei porti italiani, soltanto 10 milioni vi sono giunti sotto bandiera italiana. Della merce proveniente dall'estero però il 72 per cento circa fu servita da naviglio estero, anzi, riferita al quinquennio ultimo 1909-1913, tale percentuale riesce anche più elevata, superando il 76 per cento come media.

Su oltre otto milioni di tonnellate d'imbarco complessivo, dei nostri porti, sensibilmente oltre sei milioni competono al naviglio italiano. Però, negli imbarchi per l'estero, la bandiera straniera riprende predominanza con circa il 56 per cento delle spedizioni fuori d'Italia complessive.

Su oltre 48 milioni di tonnellate di stazza lorda complessiva del naviglio mondiale, a vela ed a vapore, riunito e ripartito su 30.000 navi, l'Italia, al 30 giugno 1916, occupava il sesto posto con 1 milione 896.000 tonnellate lorde e 1200 navi. La precedono: Inghilterra, Stati Uniti, Germania, Norvegia e Francia.

Come naviglio a vapore l'Italia però passa al settimo posto, con 1.685.000 tonnellate, cedendo il sesto posto al Giappone, che possiede 1.851.000 tonnellate di navi a vapore.

Ai tempi della navigazione a vela l'Italia occupava il terzo posto nella marina mondiale. Sono le più attive iniziative di altri popoli, anche se per natura loro meno chiamati alla vita marinara; e specialmente la costruzione metallica dello scafo e l'introduzione dell'organo meccanico quale motore, che determinano questa retrocessione nostra nella marina mondiale. Questione in parte di debolezza di costruzioni meccaniche e di debolezza siderurgica; ma essenzialmente di mancato coraggio e di scarsa iniziativa nella necessaria trasformazione, della organizzazione marittima primitiva, in grande organismo industriale moderno.

La trasformazione in parola della tecnica marittima per gradi conduce, nel passaggio dal legno al ferro, ad una riduzione del peso specifico della nave di circa il 35 per cento e nella successiva sostituzione, dell'acciaio al ferro, di un altro 15 per cento; con che oggi la potenza di trasporto del naviglio è aumentata del 50 per cento; mentre la sostituzione del vapore alla vela ha aumentata la velocità commerciale delle navi nel rapporto di circa 1 a 3.

Riferito alla popolazione, il naviglio nostro dà all'Italia poco oltre 50 tonnellate per ogni mille abitanti; mentre la Norvegia ha oltre 1200 tonnellate, l'Inghilterra circa 700 tonn. e la Grecia 167 tonn. per la stessa quota di popolazione.

Il Marchesi calcolava alcuni anni fa in 160.000 tonnellate, il difetto della nostra stazza di naviglio onerario, di fronte all'attività dei nostri traffici marittimi, ponendosi al riguardo in condizione, meno disgraziata, soltanto in confronto all'Austria-Ungheria, ed alla Francia. La prima ha debolissimo sviluppo costiero e deficienza, organica, di sbocchi al mare. Il punto a cui essa ha saputo condurre, in non molti anni la sua flotta mercantile, è, malgrado l'accennata manchevolezza di questa, tutt'altro che indice di una deficienza politica marinara.

La Francia, invece, paese eminentemente marinaro, non meno che l'Italia, è rimasta, come noi, in difetto; anzi essa riesce in ancor maggior difetto che noi, poichè ha uno squilibrio, in meno,

di circa mezzo milione di tonnellate fra naviglio e traffico marittimo. Con tutto ciò nè in Francia nè in Italia sono certamente mancati provvedimenti legislativi, ed anche i concorsi finanziari dello Stato, in favore della marina mercantile.

L'Italia, ha anche in questo, imitata la Francia. La nostra prima legge del 1885 è ricalcata di sana pianta dalla legge francese del 1881, tutta la nostra successiva legislazione, si sviluppa sostanzialmente su questa falsariga.

La nostra politica in aiuto della marina è stata pure larga di provvidenze per le costruzioni navali in cantieri nazionali. Dal 1886 al 1914 si sono dati dallo Stato italiano 85 milioni di lire alle costruzioni nazionali navali.

Con tuttociò un terzo soltanto del nostro naviglio attuale è costruito in cantieri nazionali. I due terzi sono di costruzione estera, e di questi, i nove decimi inglesi. Assumeva d'altra parte, in questi ultimi anni, pure una certa entrate, in Italia, la costruzione germanica. La Germania ha infatti saputo dal 1870 in poi completamente emanciparsi dalla costruzione inglese; mentre sino a quell'anno i tre quarti del suo naviglio pure essa riceveva dall'Inghilterra.

Su 300 navi a vapore possedute dall'Italia nel 1913, sole 150 erano di stazza superiore alle 4000 tonnellate; 175 erano di età superiore ai 20 anni, e l'80 per cento del nostro complessivo tonnellaggio mercantile era antecedente, come costruzione, al 1905.

Non si può quindi affermare che la flotta mercantile italiana si sia, sino ad oggi, costituita attraverso l'industria nazionale, e nemmeno che si sia costituita organicamente e modernamente.

Naviglio estero, come costruzione: vecchio di età e di limitato tonnellaggio singolo; queste le caratteristiche, non certamente confortanti, della nostra flotta mercantile, a parte la sua insufficienza complessiva in rapporto ai nostri traffici.

PIETRO LANINO.

L'imposta sui sopraprofiti nei vari Stati

Tra le rivoluzioni fiscali che la grande crisi odierna avrà portato, ve ne ha una che può esser fin d'ora esaminata: è una nuova forma di tributo, di natura particolarissima, per cui lo Stato si riprende una parte dei guadagni straordinari che taluni contribuenti han fatto in conseguenza della guerra. L'idea d'una simile imposta è semplice e persuasiva, ma l'equa applicazione di essa è difficile; perciò è interessante vedere in quali modi l'abbiano regolata i vari paesi.

Dal 1. luglio 1916 una legge stabilisce in Francia una *Contribution extra-ordinaire sur les bénéfices exceptionnels ou supplémentaires réalisés pendant la guerre*, cioè dal primo agosto 1914 alla fine del dodicesimo mese dopo la cessazione delle ostilità. La proposta colpisce i fornitori dello Stato, gli intermediari e capitalisti di fornitori, le Società o persone sottoposte alla tassa di patente, i cui guadagni abbiano superato i guadagni normali, e infine coloro che esercitano miniere e che sono soggetti alla tassa proporzionale secondo la legge mineraria del 1910. I guadagni normali, ai quali i profitti del periodo primo agosto 1914-31 dicembre 1915 (e poi degli anni successivi) debbono essere paragonati per stabilire la differenza, sono quelli risultanti dalla media dei profitti netti conseguiti nei tre esercizi precedenti: il primo esercizio tassato essendo di diciassette mesi (agosto 1914-dicembre 1915), il confronto si farà con la media degli esercizi precedenti aumentata di cinque dodicesimi. Il guadagno normale è sempre considerato di almeno 5000 franchi o del 6 % dei capitali impiegati e risultanti dagli atti, libri di commercio regolari e altre prove certe.

In Inghilterra, il *Finance act. n. 2*, del 1915 stabiliva un *excess profits duty* per l'anno 1916 e seguenti. L'imposta assorbe la metà dell'extraprofitto ottenuto dai commercianti ed industriali durante il periodo del loro bilancio annuale chiuso in data compresa tra il 4 agosto 1914 e il 1. luglio 1915. Questo guadagno eccezionale è colpito soltanto se raggiunga le 200 sterline (5000 franchi) e si calcola nel seguente modo: si fa la media dei due più redditizi fra i tre esercizi precedenti, e questa media è considerata la norma dei guadagni anteriori alla guerra (*prewar standard of profits*); se la media dei guadagni degli ultimi tre esercizi è inferiore del 25 % a quella dei tre esercizi precedenti, si fa la media di quattro fra gli ultimi sei esercizi. Se è dimostrato che il guadagno normale risulterebbe inferiore al 6 % del capitale di una società (valutato il capitale dell'ultimo bilancio anteriore al 5 agosto 1914), si accetterà come base di guadagno il 6 % di questo capitale, e il 7 % se si tratti d'un particolare o di una Società in nome collettivo: questa percentuale convenzionale (*statutory percentage*) può anche essere aumentata da una Commissione presso la quale sia stato interposto appello. La legge è molto minuziosa e precisa per queste determinazioni di capitale.

Sono esonerate le aziende agricole, i funzionari, gli impiegati, i professionisti tutti coloro cioè che non hanno capitali in esercizio: sono colpiti gli intermediari, che guadagnano mediazione di affari. Talune officine che più specialmente lavorano per la difesa nazionale sono state poste sotto sorveglianza e han preso il nome di stabilimenti controllati. A queste aziende è lasciata soltanto la quinta parte dei guadagni oltre la media anteriore, cioè debbono riversare allo Stato l'80 % degli extraprofiti di guerra.

E' intenzione di Lloyd George di aggravare anche di più questa forma straordinaria di tributo.

In Germania il legislatore tedesco ha considerato l'aumento di patrimonio come base della imposta, la quale viene a colpire la somma onde il patrimonio di un contribuente si è accresciuto nel triennio 1. gennaio 1914-31 dicembre 1916. Non sono colpiti gli aumenti di ricchezza mobile dovuti a eredità (a meno che il defunto non avesse egli stesso accresciuto il suo patrimonio in conseguenza della guerra) o da donazioni o da assicurazioni; d'altra parte la legge provvede perchè altri aumenti non siano dissimulati.

Non ha voluto colpire, il legislatore tedesco, i guadagni provenienti direttamente dalla guerra, ma tutti gli aumenti di ricchezza: nel momento in cui tutti han subito perdite, chi si è arricchito deve dare alla patria una parte del suo nuovo patrimonio. Questo metodo ha l'inconveniente di colpire un eventuale (ma raro in tempo di guerra) aumento di patrimonio, dovuto esclusivamente alla capitalizzazione del reddito, e di non colpire quella parte dei guadagni straordinari che sia stata subito spesa. Alle Società per azioni e in accomandita, è fatto obbligo di portare a riserva speciale il 50 % dei guadagni supplementari realizzati durante un esercizio di guerra, e sono considerati tali i tre esercizi di cui il primo comprende l'agosto 1914; questa riserva speciale dev'essere amministrata a parte e investita in titoli di Stato.

Al patrimonio calcolato secondo la legge del 1915 va aggiunto l'ammontare degli acquisti di immobili all'estero, delle pietre e metalli preziosi, degli oggetti d'arte o di lusso, di tutto ciò insomma il cui prezzo abbia superato i 100 marchi. La tassa non è percepita se l'aumento di patrimonio è inferiore a 3000 marchi, o se il patrimonio non supera i 6000; i patrimoni di 9000 marchi sono colpiti soltanto se l'aumento è di oltre 6000. La

tassa varia dal 5 al 25 per cento; è del 5 per i primi 200 marchi d'aumento, del 6 per i 3000 seguenti, dell'8 per i 50.000, del 10 per i 100.000, del 15 per i 300.000, del 20 per i 500.000, e a partire da questa cifra del 25 %; qualunque sia l'ammontare dell'aumento, sono in vigore le suddette tassazioni parziali, così che 600.000 marchi non pagano il 25 % ma il 13,63.

Per il contribuente che ha veduto il suo reddito aumentare, la tassazione viene raddoppiata fino alla concorrenza della somma che corrisponde al suo reddito supplementare: si comincia dal 10 e si va fino al 48,24 % quando l'aumento del patrimonio raggiunga i 10 milioni di marchi. La legge prescrive in proposito molte norme particolari, che non è qui possibile esporre.

In Italia l'imposta sui profitti dipendenti dalla guerra fu stabilita dapprima con decreto il 21 novembre 1915: essa colpiva originariamente gli extraprofiti ottenuti per conseguenza della guerra europea durante il periodo 1 agosto-31 dicembre 1915 e poi durante il 1916 e il primo semestre del 1917. Da prima i commercianti ed industriali dovevano pagare il decimo del guadagno compreso tra 8 e 10 % del capitale, 15 % del guadagno compreso tra 10 e 15 %, 20 % del guadagno tra i 15 e 20 % e 30 per cento dei guadagni superiori. Il decreto del 31 agosto 1916 ha inasprito la tassazione, portandola fino al 38 %; ma esonerando dall'aggravio i redditi agricoli. Infine col decreto 9 novembre 1916 le aliquote sono state portate fino al 60 % ed i profitti tassabili sono previsti per tutto il primo semestre 1918.

I contribuenti contemplati da questo decreto sono soggetti all'imposta di ricchezza mobile: media di base è quella che servi per stabilire la tassa del 1913 e 1914. — Il reddito ordinario non può esser mai considerato inferiore all'8 % del capitale investito: il nuovo reddito aumentato viene fissato dall'Amministrazione delle imposte, la quale tiene conto di varie deduzioni compresa quella delle commissioni pagate agli intermediari; notevole che i commercianti e gli industriali restano solidalmente responsabili della tassa dovuta dagli intermediari.

A tenore delle norme regolamentari, riassunte poi in un testo unico del 19 novembre 1916, sono presunti benefici di guerra, fino a prova contraria, quelli che risultano da un aumento della produzione o del commercio, o degli aumenti di prezzo posteriori al 1. agosto 1914.

Le varie legislazioni, pur tendenti al medesimo scopo, differiscono nei procedimenti. In Francia ed Inghilterra vengono colpiti i maggiori guadagni accumulati durante la guerra, senza curarsi di considerare se tali guadagni siano o no dovuti agli avvenimenti attuali; si ritiene che il capitale debba normalmente rendere il 6 %. Quanto alle norme per la formazione dei bilanci, la legge inglese è molto più minuziosa e precisa.

In Italia, per ciò che riguarda i commercianti e gli industriali, si trascura il confronto col passato; la tassa colpisce i loro guadagni in ragione del reddito che rappresentavano in rapporto al capitale impiegato. L'8 per cento è posto come limite del reddito non imponibile, qual si sia stato il reddito precedente: man mano che aumenta la percentuale di guadagno, aumenta la percentuale dell'imposta. Soltanto per gli intermediari i benefici sono confrontati a quelli precedenti la guerra, e vien calcolata la differenza.

La legge inglese esplicitamente esonera gli agricoltori, i funzionari, i professionisti; la legge francese invece s'estende a tutti i « patentati » e comprende perciò qualche altra categoria di contribuenti. Mentre in Francia il guadagno normale si calcola sulla media degli ultimi tre anni, in In-

ghilterra si fa la media delle due annate migliori tra le ultime tre, e magari di quattro fra le ultime sei. La legge italiana colpisce i guadagni realizzati, per conseguenza della guerra, da commercianti, industriali, intermediari, e i redditi di egual natura, superiori al normale: l'origine dei redditi è considerata in modo molto più preciso che nelle leggi francese ed inglese. In Germania, il punto di vista è affatto diverso: si guarda al capitale e non al reddito, e si tassa l'aumento del capitale, anzi, siccome è normale che i capitali siano un poco diminuiti, è tassata anche la diminuzione inferiore al 10 per cento.

Sul reddito straordinario in Francia ed in Inghilterra si preleva il 50 %, in Italia dal 20 al 60 per cento. In Germania la tassazione massima è del 25 % dell'aumento di capitale, e può giungere alla metà del reddito supplementare, ma si applica a un periodo triennale e non colpisce il reddito se non quando sia capitalizzato.

Il gettito massimo è quello dell'Inghilterra, dove per l'anno fiscale 1. aprile 1916-31 marzo 1917 il cancelliere dello Scacchiere presume un beneficio di 86 milioni di sterline, cioè 2400 milioni di franchi.

Il principio di una tassa speciale su un ordine di guadagni determinati è affatto nuovo in Italia, in Francia, in Inghilterra e negli altri paesi: i Tedeschi avevano però aperta la strada, imponendo una tassa sull'incremento di ricchezza constatato in un dato periodo, così che la legge del giugno 1916 non ha fatto altro che applicare all'insieme del plusvalore il tasso di guerra.

Carattere di queste varie leggi è di essere eccezionali: tuttavia non è impossibile che il principio della tassazione dell'aumento di ricchezza, che già aveva fatto capolino nel famoso bilancio del Lloyd George (1907) sia applicato in paesi dov'era sconosciuto finora.

NOTE ECONOMICHE E FINANZIARIE

Spese di guerra 30 aprile. — Durante lo scorso mese di aprile le spese fatte dall'Italia per l'esercito e per la marina, han raggiunto rispettivamente, in base al conto riassuntivo del Tesoro, le somme di 1.063,5 e 56,9 milioni.

Confrontate col corrispondente mese del 1914, periodo normale, la maggior spesa occasionata dalla guerra viene così calcolata in milioni di lire:

	Apr. 914	Apr. 917	Differenza	
Guerra	50,3	1.063,7	+	1.013,2
Marina	40,9	56,9	+	16,0
Totali	91,2	1.120,4	+	1.029,2
Con analogo calcolo per tutti i mesi anteriori, compresi quelli in cui ebbe luogo la nostra preparazione militare si giunge ai seguenti risultati in milioni di lire:				
Preparazione militare		1.613,8	159,3	1.773,1
Giugno 1915		311,4	5,1	316,5
Esercizio 1915-16		6.956,9	346,7	7.303,6
Luglio 1916		413,1	5,7	418,8
Agosto		867,7	31,3	899,0
Settembre	»	930,2	13,8	944,0
Ottobre	»	781,9	93,9	875,8
Novembre	»	967,0	16,4	983,4
Dicembre	»	955,7	24,8	980,5
Gennaio 1917		946,5	24,3	970,8
Febbraio	»	1.573,2	23,3	1.596,5
Marzo	»	1.060,3	70,4	1.130,7
Aprile	»	1.013,2	16,0	1.029,2
		18.395,9	831,0	19.226,9

Depurando la cifra del febbraio 1917, e conseguentemente il totale, della somma di 546 milioni rappresentanti il rimborso al Tesoro delle anticipazioni fatte per la guerra di Libia, abbiamo che il conflitto attuale, a tutto aprile 1917 è costato all'Italia 18.680,9 milioni (spesa netta in più rispetto alla normale) così ripartiti: 17.849,0 milioni per l'esercito e 831,0 milioni per la marina.

E da notare che la spesa media mensile da qualche

tempo si mantiene costante o quasi oscillando, al di sotto di 1,130 milioni di lire.

Rifornimenti alimentari italiani.

La relazione preliminare sugli approvvigionamenti alimentari dell'Italia — svolta dal prof. Giuffrida (il 26 corr.) alla Commissione centrale degli approvvigionamenti, presieduta dal Ministro on. Raineri — contiene un completo riassunto di dati e notizie sullo svolgimento dell'importazione statale di derrate, fino al 30 aprile 1917.

L'attività statale in materia di approvvigionamenti ebbe inizio nel gennaio 1915 per opera del Ministro del tempo on. Cavasola. Nell'agosto 1916, poi, dando organico assetto al servizio degli approvvigionamenti in relazione alle nuove necessità, il Ministro Raineri, d'accordo col Ministro Morrone, vi concentrò anche l'importazione di derrate alimentari che interessano i Ministeri militari. Si attuò, così, una riforma che ha realizzato notevoli vantaggi, specialmente per la utilizzazione del tonnellaggio; ed anche per questo rispetto, al decreto 2 agosto 1916, che segnò i capisaldi dell'azione statale intesa ad assicurare l'alimentazione popolare, ha percorso provvedimenti adottati posteriormente da altre nazioni.

Costituito nel gennaio 1917 il Commissariato generale dei consumi, furono trasferiti al nuovo Ufficio i servizi riguardanti la distribuzione delle derrate e la disciplina dei consumi; mentre il Servizio degli approvvigionamenti, alla diretta dipendenza del Ministro di Agricoltura, ha continuato a provvedere alla importazione di derrate alimentari.

Dal febbraio 1915 al 30 aprile 1917, a cura del Servizio approvvigionamenti, sono stati acquistati ed importati dall'estero per 36 milioni di quintali di grano, granoturco, riso e farina; per due milioni e mezzo di quintali di avena; per 700 mila quintali di carne congelata, oltre a notevoli quantità di zucchero, caffè, baccalà, aringhe e pesce in conserva, lardo, olio ed altri grassi, ecc.

Il servizio approvvigionamenti, oltre a facilitare l'importazione di macchine agrarie, ha già in corso di esecuzione il ritiro di un cospicuo numero di *traitori* da destinare alle località dove l'iniziativa privata si dimostra meno alacre.

Per provvedere a queste importazioni il detto servizio gestisce 150 piroscafi in servizio continuativo; ha curato l'impianto di alcune stazioni carboniere ed ha organizzato sue delegazioni e rappresentanze all'estero nei centri principali che più interessano.

La gestione amministrativa cospicua, cui ha dato luogo questo importante movimento, si è svolta con un personale limitato, costituito da funzionari dello Stato e da esperti, ha proceduto con metodi di rapidità e semplicità, è stata poco costosa e finora non ha dato luogo ad alcuna controversia giudiziaria.

Risultati assai favorevoli sono stati ottenuti nella gestione delle navi. Il tonnellaggio è stato sfruttato assai intensamente, curandosi la rapidità delle operazioni di carico e di scarico, che per altro è stata facilitata dalle stesse dimensioni dell'azienda.

La relazione si è particolarmente diffusa sugli approvvigionamenti granari ed ha riassunto rapidamente le vicende trascorse.

Si cominciò nel gennaio 1915 ad acquistare grano e distribuirlo nel Paese, allo scopo di esercitare azione di calmiera sui prezzi e di provvedere ai bisogni più urgenti nelle località più lontane e meno produttive, dove gli approvvigionamenti cominciavano ad incontrare qualche difficoltà. Gli acquisti furono frazionati, in modo che il mercato potesse risentire meno le conseguenze di una domanda statale cospicua. Infatti, per tramite diversi, si comprò direttamente nell'America del Nord e nell'America del Sud oltre agli acquisti fatti dal commercio italiano. La domanda di grano fu frazionata nel tempo, e si riuscì a sfruttare le opportunità del mercato quando si presentavano.

Dopo un periodo di interruzione — dovuto alle ra-

gioni già chiarite in Parlamento — si ebbero nel dicembre 1915 le prime gravi difficoltà del commercio da trovare tonnellaggio, e perchè i prezzi alti ed instabili rendevano naturalmente l'iniziativa privata più cauta e guardinga. Ciò determinava concentrazione sensibile del mercato interno, rialzo impressionante dei prezzi e reali diffuse difficoltà di approvvigionamento.

In questo stato di cose, apparve la necessità di dare una più larga estensione all'opera di moderazione dei prezzi e di concorso negli approvvigionamenti, ma mettendola in grado di assicurare l'approvvigionamento nazionale della più essenziale derrata. Poichè, però, i provvedimenti per la importazione non avrebbero potuto avere effetto immediato, occorreva intanto assicurare il rifornimento sul mercato interno per un bimestre. Questi due scopi furono realizzati con tre ordini di provvedimenti.

Coi decreti dell'8 gennaio 1916 si risolse felicemente la congestione del mercato interno; con la requisizione di buona parte della marina nazionale da carico, adatta ai viaggi transoceanici, si assicurò un concorso cospicuo del tonnellaggio italiano all'importazione granaria: mentre col primo accordo coll'Inghilterra e con la costituzione del « Joint Committee » di Londra si provvide ad ottenere il concorso continuo ed efficace del Governo inglese nello approvvigionamento granario nazionale. Uno dei risultati importanti di questo accordo fu che i pagamenti dei cereali, cioè una parte cospicua dei pagamenti all'estero a carico dell'Italia, non gravassero più sul mercato nazionale dei cambi.

Questo primo accordo internazionale sui cereali, concluso dal Ministro Civasola, ebbe i suoi favorevoli risultati ed assicurò dal febbraio al luglio 1916 una importazione di grano assai cospicua.

Al nuovo raccolto, coi provvedimenti di divieto di esportazione del grano da provincia a provincia, si otteneva il risultato di controllare le disponibilità del grano nazionale, di evitare forti accaparramenti speculativi, di assicurare la fluidità del mercato nelle zone produttive e si affermava il principio, ora adottato generalmente, di contrastare i trasporti a lunga distanza per economia di materiale ferroviario e di combustibile.

Intanto però si considerava attentamente la situazione non facile, determinata dalle notizie assai sfavorevoli che pervenivano dai principali paesi esportatori, dallo aggravarsi della crisi del tonnellaggio e dalla crescente difficoltà di ottenere valuta americana.

In vista della situazione, si tenne una riunione a Londra tra i Ministri inglesi competenti, il Ministro francese Clementel ed il Ministro italiano Raineri, assistiti ciascuno dai rispettivi consulenti tecnici. Dopo un diligente lavoro, si addivenne alla stipulazione di un accordo che riuniva in una unica organizzazione l'approvvigionamento per l'intero consumo di tutti i Paesi dell'Intesa, e che dava la cura di provvedere al tonnellaggio all'Ammiragliato inglese, unificando i mezzi di trasporto tra gli Alleati.

Questo accordo, del novembre 1916, malgrado le grandi difficoltà dei tempi, ha dato modo di assicurare l'approvvigionamento granario dei vari Paesi alleati.

In quanto alla situazione per il prossimo anno granario, è molto difficile fare ora esatte previsioni, perchè molto dipenderà dai rapporti europei. Però, anche se non ci fosse un bilancio perfetto tra le quantità di grano esportabili ed il fabbisogno europeo, l'approvvigionamento potrà essere assicurato, provvedendosi fin dai primi mesi con miscele di surrogati la cui quantità disponibile nel mondo può considerarsi praticamente illimitata.

Il problema fondamentale resta quello del tonnellaggio; onde è che, per garantire l'approvvigionamento alimentare, è opportuno stabilire, in conformità di quanto ha deciso il Consiglio di guerra inglese, la precedenza del grano nell'assegnazione del tonnellaggio. Sa-

rà pure opportuno mantenere una adeguata scorta intangibile di cereale per l'alimentazione umana.

Ma, spingendo lo sguardo oltre, si deve considerare che, sia nell'ipotesi del prolungamento della guerra sia nell'ipotesi della pace, è di essenziale interesse ridurre il bisogno di importazione di derrate alimentari. A questo fine deve essere diretto ogni sforzo di organizzazione e di disciplina civile, per tendere verso l'equilibrio tra produzione e consumi alimentari.

RELAZIONI DELLE BANCHE

CREDITO ITALIANO

Relazione dei Sindaci all'Assemblea del marzo 1917

Signori Azionisti,

Permetteteci che ci associamo avanti tutto al cordoglio del vostro Consiglio per la perdita subita nell'anno decorso dell'on. Emilio Maraini, già da anni Amministratore autorevole dell'Istituto.

E' con compiacenza che noi ricordiamo come nello scorso anno il Collegio dei Sindaci ebbe in pari occasione a prospetarvi l'opera di propaganda che il Credito Italiano aveva svolto a favore del Prestito Nazionale in allora emesso.

Continuando con ardore l'opera di italianità e di patriottismo che nell'ora in cui viviamo è auspicio di vittoriosa pace, il nostro Istituto ha mobilitato anche per quanto riguarda il nostro Prestito Consolidato la sua forte organizzazione e ne ha tratto un possente contributo a fronteggiare gli eccezionali bisogni dello Stato in questa guerra di redenzione.

Ci è quindi grato ripetere l'espressione del nostro plauso a tutti quelli che con opera solerte ed attiva si prestano per rendere più brillanti i risultati della patriottica sottoscrizione.

Signori Azionisti,

La Contabilità Centrale, quella delle varie Sedi, Succursali ed Agenzie ebbe da noi ripetute verifiche nelle quali sempre abbiamo constatato la regolarità delle scritturazioni e la perfetta consonanza coi libri ausiliari.

Nonostante le serie difficoltà in cui ebbe a trovarsi l'Amministrazione per i continui richiami alle armi e quindi per la necessaria sostituzione di personale, essa ha potuto provvedere in modo lodevole al funzionamento normale dei vari servizi.

La forte e sana compagine dell'Istituto si è anche in queste difficili emergenze affermata e di ciò va tributata sincera lode alla Direzione.

Così ci associamo plaudendo alla proposta del Consiglio di aumentare il capitale da 75 a 100 milioni. Se questo aumento è un'altra prova della forza del nostro Istituto, è anche saggio provvedimento perchè equilibria meglio il capitale con gli accresciuti depositi fiduciari.

Le singole voci del Bilancio furono oggetto del nostro attento esame così come quelle del Conto Profitti e Perdite. Esse rispecchiano in ogni appostazione i risultati di un grande e sano lavoro bancario e ne dimostrano tutta l'importanza, mettendo in rilievo l'elasticità veramente rimarchevole nella proporzione fra le disponibilità e gli impegni.

L'esercizio sociale chiuso al 31 dicembre 1916 presenta:

all'Attivo	L. 2.029.010.080,20
al Passivo	» 2.021.433.474,20

lasciando un Utile netto di L. 7.576.606,—

che permette, fatti i prelievi statutari, l'assegnazione del consueto dividendo di L. 30 per azione e lascia ancora un margine per portare in aumento della riserva legale, la cospicua somma di lire due milioni 500.000. In tal modo la riserva stessa ammonterà a 15 milioni complessivamente, e cioè a quel 20 per cento prescritto dalla legge sui 75 milioni formante il capitale sociale.

Signori Azionisti,

Invitandovi ad approvare il Bilancio che vi è presentato dal Consiglio di Amministrazione, il nostro pen-

siero corre ancora ai nomi di coloro che, lasciato il nostro Istituto per rispondere all'appello della Patria, hanno immolato sul campo dell'onore la loro vita. Ad essi vada il nostro animo memore ed il nostro reverente saluto.

I SINDACI: *A. Carminati - M. Da Passano - Alberto Riva - G. Rosmini - M. Rossello.*

LEGISLAZIONE DI GUERRA

MARINA MERCANTILE

La *Gazzetta Ufficiale* pubblica il seguente decreto N. 874 in data 15 maggio 1917.

Art. 1. — I capitani di navi nazionali requisite o noleggiate, appena entrati in porto e compiute le formalità di uso, devono dichiarare d'urgenza e non oltre 48 ore dalla ammissione in libera pratica, alle autorità portuali nel Regno e nelle colonie, ed alle autorità consolari all'estero, le avarie e le riparazioni eventualmente necessarie. Dette autorità ne informeranno subito il ministro per i trasporti marittimi e ferroviari.

Art. 2. — Le autorità portuali nel Regno e nelle colonie e le autorità consolari accertano ricorrendo, dove è possibile, a funzionari tecnici, l'entità delle riparazioni e il tempo presumibilmente necessario per esse.

Qualora giudichino che la riparazione non è indispensabile o può essere prorogata, senza grave danno, dette autorità ordinano alla nave di riprendere il mare, informandone subito il ministro per i trasporti.

Se invece la riparazione è ammessa, dette autorità stabiliscono il tempo presumibilmente necessario per essa, informandone il ministro per i trasporti.

In tutti i casi il ministro per i trasporti ha facoltà di ordinare una sua diretta perizia e di prendere, a suo insindacabile giudizio, gli opportuni provvedimenti contro gli armatori e i capitani inadempienti, sia che l'inadempienza si verifichi nei porti del Regno e delle colonie, sia nei porti esteri.

Art. 3. — Quando nell'iniziare la riparazione o nell'esecuzione di essa, non si proceda con la alacrità necessaria per contenerla nel tempo stabilito, il ministro per i trasporti può a suo insindacabile giudizio, fare eseguire i lavori di ufficio in danno dell'armatore, salvo applicare, se occorre, le disposizioni dell'articolo seguente.

Le relative spese saranno anticipate sul bilancio del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari, e saranno rimborsate trattenendole sui compensi di requisizione e di noleggio. Nel caso di cessazione o di insufficienza di tali compensi, le spese stesse costituiranno credito privilegiato sulla nave a favore dello Stato con precedenza sugli altri crediti privilegiati elencati nell'art. 675 del Codice di commercio, e saranno riscosse a termini dell'art. 56 del Codice per la marina mercantile.

Art. 4. — Ogni qualvolta si accerti, ad insindacabile giudizio del ministro per i trasporti, che l'armatore o il capitano non ottemperino agli ordini ricevuti per l'utilizzazione della nave, il ministro per i trasporti può, con suo decreto, ordinare il sequestro della nave, per un periodo determinato di tempo, ma non oltre la durata della guerra, prendendola in diretta gestione.

In tal caso sul compenso di requisizione, ridotto nella misura che sarà stabilita dal ministro per i trasporti, lo Stato si rimborserà di tutte le spese per le riparazioni e per l'esercizio della nave sequestrata.

In caso di perdita, per cause di guerra, della nave sequestrata sarà corrisposto il solo indennizzo stabilito dal Nostro decreto 7 gennaio 1917, n. 74.

Contro il decreto del ministro per i trasporti

non è ammesso alcun ricorso in via amministrativa, nè azione in via giudiziaria.

Art. 5. — Durante le riparazioni la nave non potrà essere disarmata, salvo speciale autorizzazione od ordine del ministro per i trasporti, di accordo col ministro della marina.

Art. 6. — Chiunque in qualsiasi modo arreca danno o rende temporaneamente inservibile o ritarda la navigazione delle navi destinate ai trasporti o alle pubbliche comunicazioni è punito con la reclusione da tre a dieci anni e da tre a quindici anni se il fatto produca pericolo per la vita delle persone.

Se il fatto avvenga per imprudenza o negligenza o per imperizia nella propria arte o professione o per inosservanza di regolamenti o ordini o discipline, è punito con la detenzione da tre mesi a cinque anni e con la multa da lire cento a cinquecento.

Se il fatto avviene durante il viaggio della nave o all'estero le pene suddette sono aumentate di un terzo.

Se colpevole è l'armatore o il capitano o altra persona dell'equipaggio le suddette pene sono raddoppiate, e ad esse può aggiungersi la sospensione dai gradi marittimi da un mese a due anni e l'interdizione dai pubblici uffici.

In ogni caso resta salva l'applicazione ai colpevoli di quelle maggiori pene che fossero previste in altre leggi e decreti per fatti costituenti più gravi figure di reato di quelle previste nel presente decreto.

Art. 7. — La competenza a giudicare dei reati di cui al precedente articolo è devoluta ai tribunali militari marittimi.

Art. 8. — A richiesta degli armatori o proprietari delle navi requisite o noleggiate dallo Stato, il maggior valore attribuito alle stesse, in eccedenza al limite di indennizzo fissato dal Nostro decreto 7 gennaio 1917, n. 74, e non oltre i limiti ammessi dall'Istituto nazionale per l'Assicurazione dei rischi di guerra, sarà direttamente assicurato dall'Istituto stesso, secondo le norme da esso stabilite.

Gli armatori o proprietari della nave, che richiedono l'assicurazione di cui al precedente comma, dovranno versare il relativo premio all'Istituto nazionale delle assicurazioni.

L'amministrazione per conto della quale la nave è requisita o noleggiata, dietro presentazione della relativa polizza, rimborserà agli armatori o proprietari, la metà del premio corrisposto al predetto Istituto per l'assicurazione del maggior valore di cui sopra.

Art. 9. — Nel caso di perdita per cause di guerra della nave per la quale sia stata fatta l'assicurazione del maggior valore di cui all'articolo precedente, la metà dell'indennizzo, corrispondente alla parte di premio rimborsato dallo Stato, dovrà essere versata, come deposito infruttifero, dall'Istituto nazionale delle assicurazioni alla Cassa depositi e prestiti per conto del proprietario o dell'armatore della nave perduta, e sarà posta in diminuzione del maggior valore tassabile ai sensi del Nostro decreto 18 gennaio 1917, n. 145.

Il proprietario o l'armatore debbono impiegare la somma depositata nell'acquisto di una nave estera o nella costruzione in Italia di una nuova nave; e possono ritirare la somma stessa soltanto dietro autorizzazione del ministro per i trasporti, al momento del pagamento della nave da acquistare o delle successive rate di quella in costruzione.

La nave da acquistare o da costruire deve entrare in esercizio sotto bandiera nazionale, non oltre un anno dalla pubblicazione della pace se trattasi di acquisto all'estero, e non oltre trenta

mesi dalla stessa data se trattasi di costruzione in Italia.

Scaduti questi termini la somma sarà incamerata a favore dell'erario.

Art. 10. — Le navi di nuovo acquisto o di nuova costruzione, di cui all'articolo precedente, potranno essere noleggiate dallo Stato, ed in tal caso, nello stabilire il prezzo di noleggio, sarà tenuto conto del contributo dello Stato per l'acquisto o per la costruzione delle navi stesse.

Art. 11. — E' istituita una Commissione di conciliazione e di arbitrato per i trasporti marittimi con l'ufficio di risolvere tutte le controversie collettive di carattere economico che potessero sorgere, durante la guerra, fra armatori di navi nazionali, qualunque sia il servizio cui esse siano adibite, e la gente di mare.

Art. 12. — La Commissione è nominata con decreto Reale, su proposta del ministro per i trasporti, di concerto con quello della marina e con quello dell'industria, commercio e lavoro, ed è così composta:

1. un consigliere di Stato, presidente;
2. un magistrato di grado non inferiore a consigliere di Corte d'appello;
3. un ufficiale superiore della R. marina;
4. due rappresentanti degli armatori e due rappresentanti della gente di mare.

I commissari di cui al n. 4 sono scelti dai predetti ministri, udite le proposte delle federazioni degli armatori e della gente di mare, da presentarsi entro un termine perentorio stabilito dal ministro per i trasporti.

Art. 13. — La Commissione ha sede in Roma, presso il Ministero dei trasporti, ed ha diritto di richiedere agli interessati i documenti ed i libri contabili di cui creda opportuno prendere conoscenza. La Commissione tenterà anzitutto un amichevole componimento. Se questo sarà raggiunto, ne sarà redatto processo verbale, che avrà efficacia di decisione.

Mancando l'accordo deciderà la Commissione.

Le decisioni della Commissione sono prese a maggioranza di voti e sono rese esecutive con decreto del ministro per i trasporti.

Contro tale decreto non è ammesso nè ricorso in via amministrativa, nè azione in via giudiziaria.

Art. 14. — Con decreti del ministro del tesoro saranno stanziati nei bilanci passivi dei Ministeri interessati i fondi occorrenti per la esecuzione del presente decreto.

Art. 15. — Il presente decreto avrà vigore dalla data della sua pubblicazione.

NOTIZIE - COMUNICATI - INFORMAZIONI

Spese di guerra in Austria. — Il debito austriaco, alla fine del 1916, ascendeva a 44 miliardi 230 milioni, di cui 31 miliardi 390 milioni per le spese di guerra.

Valori messicani a Berlino. — La « Gazzetta di Francoforte » del 25 maggio segnala il nuovo rialzo dei valori messicani alla Borsa di Berlino, sopra impressioni di ordine politico.

Accordo commerciale fra Italia e Brasile. — Per mezzo della R. Delegazione in Rio de Janeiro, il Governo ha provveduto alla denuncia dell'Accordo commerciale provvisorio italo-brasiliano del 5 luglio 1900, il quale cesserà di avere effetto allo spirare del corrente anno.

Banche olandesi sospette. — Secondo informazioni da Amsterdam, si debbono porre in guardia il pubblico ed i finanziari contro prospetti e circolari di pretese banche olandesi. Viene segnalato che un banchiere tedesco, di dubbia moralità, ha creato recentemente la « Hollandische Commerciale Bank » ad Amsterdam; altre ditte, eziandio poco raccomandabili, cercano di mettere a profitto le attuali circostanze facendo offerte ad esportatori francesi.

Cereali americani a Rotterdam. — Si ha dall'Aja che il Governo olandese ha deciso di mandare 22 navi in America per portare cereali a Rotterdam, da destinarsi alla

popolazione dell'Olanda. Si assicura che sono giunte nei porti olandesi varie navi cariche di petrolio, anch'esse provenienti dall'America.

Circolazione russa. — I membri del Governo provvisorio hanno approvato all'unanimità il 29 maggio la proposta di Tchereschenko, gerente ad « interim » del Ministero delle finanze, relativa all'aumento di due miliardi del diritto di emissione.

Bollo sui titoli esteri in Olanda. — La nuova legge riguardante i diritti di bollo sui titoli esteri in Olanda è entrata in vigore il 1. giugno. Questo diritto è dell'8 per mille sulle azioni e del 10 per mille sulle obbligazioni.

Commercio estero inglese nell'aprile 1917. — Il « Board of Trade » informa relativamente al commercio estero inglese durante il mese di aprile 1917, che le importazioni si sono elevate a 2 miliardi 115 milioni di franchi con un aumento quindi di 221 milioni 725 mila franchi su quelle dell'aprile 1916, mentre le esportazioni hanno raggiunto la cifra di 895 milioni di franchi, vale a dire 25 milioni di franchi in meno dello stesso periodo corrispondente del secondo anno. Il plus-valore di circa 10 milioni di franchi sulle riesportazioni fa sì che la bilancia delle importazioni sulle esportazioni arrivi a circa 1007 milioni e mezzo di franchi contro 769 milioni nell'aprile dell'anno 1916.

E' la cifra più elevata che si sia registrata dal principio della guerra. Vi è un aumento di 275 milioni sull'importazione di derrate alimentari e di bevande, quelle del frumento e della farina sono di 37 milioni e mezzo di franchi più elevate dell'anno passato delle derrate alimentari e delle bevande esenti da dazio di 16 milioni e mezzo di franchi.

Le importazioni di oggetti fabbricati sono in diminuzione di circa 118 milioni di franchi.

Prezzo d'imperio dei prodotti agricoli. — Il Ministro di Agricoltura, in applicazione dell'art. 2 del decreto luogotenenziale 10 maggio u. s., che concede un sopraprezzo d'imperio del grano di altri cereali, legumi e tuberi commestibili all'agricoltore che abbia esteso tali coltivazioni oltre l'ordinario, ha disposto che gli agricoltori stringano direttamente o per il tramite delle Commissioni provinciali di agricoltura con il Servizio temporaneo degli approvvigionamenti degli impegni preventivi, sotto forma di reali contratti, sulla base dei quali il sopraprezzo viene corrisposto direttamente sul maggior prodotto effettivamente conseguito e ceduto allo Stato.

Debito pubblico austriaco. — Le statistiche stabilite dal controllo del Debito pubblico austriaco, secondo le quali alla fine del 1916, i debiti di guerra dell'Austria (non compresa l'Ungheria) ascendevano a 31.390 milioni di corone, che rappresentano un aumento di 6.310.000.000 di corone alla fine di giugno 1916. Affermano che i debiti complessivi dell'Austria, compresi quelli che esistevano prima della guerra, ascendevano alla fine del 1916 a 44.230.000.000 corone, esigenti il pagamento di un interesse annuo di 1.763.200.000 corone.

Acquisti degli Alleati agli Stati Uniti. — L'Inghilterra, la Francia e l'Italia hanno acquistato agli Stati Uniti dal 1. Gennaio 1917 delle merci per un totale di 1.125.000.000 di dollari. Tali acquisti sono stati regolati nel modo seguente:

Pagamenti in oro	Doll.	580.000.000
Anticipazioni del Tesoro americano all'Inghilterra	»	230.000.000
Anticipazioni del Tesoro americano all'Italia	»	100.000.000
Anticipazioni del Tesoro americano alla Francia	»	100.000.000
Prestito francese	»	100.000.000

Totale Doll. 1.125.000.000

Proventi del Chinino di Stato. — L'Azienda del Chinino di Stato, secondo la relazione ufficiale ha dato un beneficio fino al 30 giugno 1916 di L. 923.217.56.

Ferrovie dello Stato. — Il Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato comm. De Corné, ha presentato al Ministro dei trasporti marittimi e ferroviari, on. Arlotta, la relazione dell'Amministrazione delle Ferrovie esercitate dallo Stato per l'anno finanziario 1915-16.

La relazione contiene il consuntivo delle entrate e delle spese dell'azienda delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1915-16, comprendente l'esercizio della rete propriamente detta, il servizio dei ferry-boats attraverso lo stretto di Messina, l'esercizio delle ferrovie se-

condarie sicule e l'esercizio delle linee di navigazione con le isole e dei piroscafi da carico.

I risultati di tale consuntivo si riassumono nelle cifre di L. 849.450.715,30 di entrate, con una differenza in più di L. 229.352.083,06, rispetto all'anno precedente e di L. 819.964.377,84 di spese, con una differenza in più di L. 178.960.548,02 rispetto all'anno precedente.

Si versano cioè al Tesoro L. 29.386.337,47, di cui 20.095.197,57 rappresentano la restituzione della sovvenzione che da esso era stata data a pareggio del bilancio 1914-15, onde un miglioramento nel 1915-16 di lire 50.391.535,04 rispetto all'anno precedente.

A formare il versamento al Tesoro contribuirono cespiti eccezionali, quali l'attività di L. 10.639.247,43 avutasi nell'esercizio dei piroscafi da carico e il forte aumento di L. 13.440.424,60 negli utili di magazzino e l'eliminazione (lire 8.040.000 per il 1915-16) stabilito dalla legge organica per il rinnovamento della parte metallica dell'armamento.

Nell'esame di questi risultati non vanno trascurate le riserve che si trovavano accantonate al 30 giugno 1916, e cioè riserva ordinaria, rinnovamento armamento, rinnovamento naviglio, spese complementari, ferrovie secondarie sicule e riserva per i rischi di mare per un ammontare complessivo di lire 37.287.750,32, a cui aggiungendo L. 33.990.923,05-costituiti transitoriamente nella gestione autonoma dei magazzini il fondo di compensazione per le oscillazioni nei prezzi dei carboni, si ha un complesso di riserve per lire 71.269.673,37.

Nei vari capitoli della relazione sono poi indicate particolarmente le provvidenze di Governo, le prestazioni dell'amministrazione ferroviaria, le cause perturbatrici dell'andamento dell'azienda, conseguenze della guerra, che ancor più eccentuatamente dell'anno precedente influirono sui risultati finanziari dell'anno 1915-16.

I prodotti del traffico segnano un forte aumento nel 1915-16, dovuto prevalentemente ai trasporti militari, ai trasporti merci ed agli aumenti di tariffa, e cioè complessivamente un aumento di milioni 187.008, il quale comprende circa milioni 13.700 di maggior gettito delle sovratasse e degli aumenti di tariffa. Nei prodotti del traffico i trasporti militari entrano per milioni 221.622.

Deducendo dalle singole gestioni le somme relative ai trasporti militari si ha un indice dell'andamento dei traffici ordinari, dal seguente prospetto:

	Prodotti esclusi i trasporti militari		
	1913-14	1914-15	1915-16
	Migliaia di lire		
Viaggiatori	227.982	187.267	181.910
Bagagli e cani	10.507	7.055	5.405
Merci a grande e piccola velocità accelerati	59.231	57.734	60.894
Merci a piccola velocità	272.154	272.107	288.927
	569.874	524.163	537.136

Una forte depressione cioè nella gestione viaggiatori e bagagli e un incremento nelle merci, specialmente a piccola velocità.

Gli aumenti nelle spese derivarono e dal maggior servizio richiesto e dagli aggravii di carattere, generale incombenti sul nostro come su altri paesi per effetto della guerra.

Gli oneri più salienti, dovuti a cause indipendenti dall'azione dell'Amministrazione, si possono calcolare così:

	1915-16	1914-15	Differenza
	Migliaia di lire		
Sopraprezzo del carbone	145.500	44.100	+ 101.400
Rincarico di altri mat. a calcolo	10.000	—	+ 10.000
Soprasoldi al personale e miglioramenti turni	42.300	39.500	+ 2.800
Competenze al personale sotto le armi	10.000	1.500	+ 8.500
Differenze di cambio	5.300	1.900	+ 3.400
Riduzioni di tariffe per motivi di interesse generale	15.000	4.600	+ 10.600
Trasporti gratuiti e spese diverse dipendenti dal terremoto (1908 e 1915)	5.700	2.000	+ 3.700
Interessi e ammort. di capitali	27.000	88.300	+ 8.700
Passività linee second. sicule	1.700	1.100	+ 0.600
Passività della navigazione con le isole	1.500	2.100	— 0.600
			+ 140.100

Il coefficiente di esercizio è disceso nel 1915-16 a 76,78 % da 81,26 nel 1914-15. E se nel 1915-16 il carbone

fosse costato come nel 1914-15, se non si fossero avuti i rincari di altri materiali, il maggior onere per le retribuzioni al personale sotto le armi, l'aumento del cambio, il coefficiente sarebbe disceso a circa il 63 %.

Concorsero a fare diminuire tale rapporto, oltre alla natura dei trasporti in maggioranza in grandi masse e quindi redditizi, anche i provvedimenti adottati per limitare le spese intensificando la trazione o l'utilizzazione del materiale.

Mentre la percorrenza dei treni aumentò del 5,9 e quella delle locomotive del 9,7 % le tonnellate chilometro trasportate aumentarono del 21,5 % il che concorre a spiegare la differenza tra l'aumento dei prodotti del traffico, 31,46 %, e l'aumento nella spesa, 26,48 %, e la diminuzione di 4,48 nel coefficiente di esercizio.

Sulla somma di L. 107.528.405,30 per spese accessorie, la partita più emergente è quella sostenuta dal bilancio ferroviario per interessi e ammortamento, di capitali. E' sopra un capitale nominale di L. 2.163.953.009,78 che il bilancio ferroviario è gravato rimborsandone il Tesoro, degli interessi e dell'ammortamento complessivamente per L. 96.413.618,90.

Quanto al personale degli uffici, la quantità media fu di 8.958 agenti contro 10.966 nel 1914-15 e di 11.018 nel 1913-14. Cioè si ebbero in effettivo servizio presso gli uffici in media oltre 2.000 agenti di meno che nell'anno precedente, alla quale diminuzione corrisponde in parte una minore trattazione di lavoro amministrativo che si è rinviata a dopo la guerra e in parte un aumento nelle prestazioni straordinarie del personale in servizio.

Le spese straordinarie concernono ampliamenti e miglioramenti di linee e stazioni, raddoppiamenti di binario, aumento di materiale rotabile e di esercizio, acquisto di naviglio ed in genere tutto ciò che costituisce incremento della consistenza patrimoniale ferroviaria. Le somme messe a disposizione importavano al 30 giugno 1916 L. 1.990.124.154,08. Gli impegni assunti dal 1. luglio 1915 al 30 giugno 1916 ammontano a L. 1.937.281.405,93.

Dell'impiego di questi capitali e dei vantaggi che il pubblico ha ottenuto per effetto dei miglioramenti apportati alle linee, alle stazioni, al materiale, è reso conto nelle diverse parti della relazione. L'efficacia dei provvedimenti adottati si manifestò maggiormente nel 1915, quando ricorse il bisogno dei grandi eccezionali trasporti militari e ordinari per la mobilitazione e radunata dall'esercito e successivamente durante la guerra.

Il rifornimento di capitali fu stabilito per un sessennio, e perciò fin dal 30 giugno 1914 venne a scadere il periodo determinante i fondi tesoro sui quali assumere impegni per nuovi impianti e per acquisto di rotabili. E l'Amministrazione si trovò a dover rallentare lo svolgimento del programma di esecuzione di molti lavori e degli acquisti. E pel 1915-16 essa non poteva contare che sulla rimanenza dei fondi precedentemente assegnati, la quale al 30 giugno riducevasi a circa 53 milioni, mentre appare sempre più manifesta la necessità di aumentare la dotazione dei rotabili, ultimare gli impianti iniziati lungo le linee e nelle stazioni, eseguire ampliamenti in relazione all'incremento dei traffici, rafforzare i binari e far fronte altresì al maggior costo dei materiali e della mano d'opera.

I trasporti militari da soli hanno impegnato oltre la metà dei carri utili al traffico. E' evidente che il traffico ordinario non potesse essere servito con meno della metà disponibile dei carri e che dovesse quindi soffrire per questa situazione di cose, la quale obbligava la ferrovia a sospendere anche per non brevi periodi di tempo l'accettazione delle spedizioni di merci. L'esperienza fatta e la convenienza di avere disponibilità di materiale nei periodi di maggior traffico non potranno non persuadere Governo e Parlamento della necessità di rifornire i fondi all'uopo indispensabili mediante una formola che consenta di fare su di essi assegnamento per potere graduare e distribuire le ordinazioni.

Il reddito che lo Stato ha ricavato dai capitali impiegati nell'azienda si può valutare a circa 230 milioni. che corrisponde ad una remunerazione di circa il 3,20 %. In questa valutazione non è tenuto conto delle somme accantonate in riserva e dei vantaggi incommensurabili diretti od indiretti che dall'esercizio delle ferrovie derivano alle diverse Amministrazioni dello Stato, all'economia generale per l'incremento delle industrie e dei commerci e alle forze militari della Nazione.

Anche il personale dell'azienda ferroviaria annovera i suoi valorosi tra i morti ed i feriti in guerra. A tutto il 30 giugno 1916 i caduti sul campo, o morti in seguito

a ferite od a malattie riportate in guerra, avevano raggiunto il numero di 185, di cui 118 appartenenti al personale di ruolo e 67 al personale avventizio. Fra essi si contano 41 ufficiali. I nomi sono pubblicati in apposito albo d'onore nel Bollettino ufficiale delle Ferrovie dello Stato.

Lodevole esempio di patriottismo diede il personale ferroviario con le volontarie oblazioni da esso offerte ai soldati, alle loro famiglie bisognose, alla Croce Rossa, ecc. Il solo Comitato costituitosi presso la Direzione generale per l'acquisto di lana o confezione di indumenti potè distribuire nel 1915-16 oltre 21.000 capi lavorati. La sottoscrizione aperta a favore delle famiglie bisognose dei chiamati alle armi e della Croce Rossa, con la quale il personale ferroviario si assoggettò alla ritenuta dell'uno per cento sullo stipendio o paga, a tutto giugno 1916 aveva già raccolto la somma di lire 1.398.573,24, di cui un terzo fu versato alla Croce Rossa e due terzi furono assegnati ai Prefetti del Regno per la distribuzione ai Comitati locali di organizzazione civile.

Interessi economici tra la Francia e l'Italia. — L'« *Agence Economique et Financière* », diretta da Yves Guyot, continuando la serie dei suoi studi documentati sulla « *Guerra Economica* », pubblica un supplemento ai suoi fogli di dispacci, consacrati al Commercio dell'Italia colla Francia e colla Germania. Una serie di grafici, di facile lettura, dimostrano, per mezzo di dati precisi, la natura e l'importanza degli scambi commerciali fra l'Italia, la Francia e la Germania, ed inviarne la misura entro la quale i paesi alleati potrebbero sostituirsi all'impero germanico.

Superficie coltivata a cereali in Francia. — Un comunicato ufficiale dice che le superfici coltivate a cereali nel 1917 in confronto al 1916 sono le seguenti - in ettari.

Grano	4.207.530	1916	5.205.620
Segala e grano	84.485	1916	101.205
Segala	809.485	1916	925.600
Orzo	596.705	1916	586.285
Avena	2.605.070	1916	3.044.760

La riduzione delle superfici coltivate è causata dall'autunno piovoso che ostacolò in larga misura i lavori preparatori e dall'inverno rigido e prolungato che contrariò la esecuzione dei lavori di semina dei cereali d'inverno e di primavera.

Imposta sui profitti di guerra. — In seguito alla pubblicazione dei ruoli di seconda serie 1917, è possibile avere una notizia più completa circa il gettito della imposta e della sovraimposta sui profitti di guerra limitatamente al primo periodo di tassazione che va dal 1. agosto 1914 al 31 dicembre 1915.

L'imposta e la sovraimposta iscritta a ruolo per le 69 provincie ammontano a L. 247.969.383: questa somma è rappresentata per circa tre quinti dalle tre provincie di Milano, Genova e Torino; la prima con lire 52.468.677; la seconda con L. 46.362.102; la terza con L. 45.923.287. Seguono Novara e Napoli con 12 milioni e mezzo circa ciascuna, Como con Lire 6.600.000, Brescia con Lire 5.180.000, Firenze con L. 4.800.000, Udine, Venezia e Roma con 4 milioni e mezzo ciascuna. Fra due e tre milioni è la cifra che sarà pagata da ciascuna delle provincie di Bergamo, Cremona, Bologna, Reggio Emilia, Alessandria, Pavia, Mantova e Livorno; tra un milione e due milioni figurano le provincie di Bari, Siena, Verona, Modena, Messina, Catania, Palermo, Belluno, Padova, Vicenza, Caserta, Girgenti e Piacenza.

Delle rimanenti 37 provincie, dieci sono iscritte per cifra superiore al mezzo milione ma inferiore ad uno, e cioè Treviso, Rovigo, Perugia, Lecce, Porto Maurizio, Salerno, Parma, Ancona, Lucca, Ferrara; e venti per cifra superiore a 10.000 ma inferiore al mezzo milione: sette, e cioè Massa, Teramo, Cosenza, Potenza, Grosseto, Reggio Calabria, Catanzaro, sono iscritte per cifra inferiore a 100.000, Reggio Calabria e Catanzaro anzi per cifra inferiore alle 10.000.

Rimangono da iscrivere gli accertamenti ancora non definiti onde è lecito presumere che il gettito del solo primo periodo 1914-15 arriverà a 300 milioni.

Produzione dell'acciaio americano durante la guerra. — Viene rilevata con molto interesse in Riviste tecniche inglesi, la potenzialità produttiva americana dell'acciaio che è presentemente quasi superiore della metà a quella che era allo scoppio della guerra.

Nel 1912 la produzione dei lingotti in getti di acciaio negli Stati Uniti era di 31.251.203 tonn. La produzione nel 1913 si elevava a 31.300.874 tonn. Nel 1914 le condizioni industriali erano molto cattive e la capacità non si è mai elevata al disopra di 33 milioni di tonnellate.

Si ritiene che la produzione attuale degli Stati Uniti realizzi molto approssimativamente la cifra di 45 milioni di tonn., poichè la leggera riduzione verificatasi durante l'inverno, dovuta alla congestione del traffico, è quasi interamente cessata.

Se si tiene calcolo dei recenti lavori in corso, si può presumere un aumento, durante il corrente anno, da 3 a 4 milioni di tonn. di capacità.

L'entrata in guerra degli Stati Uniti modifica le condizioni anteriori, ma lo sforzo a fornire richiederà indubbiamente del tempo. Prima della guerra la produzione massima degli alleati era di circa 21 milioni di tonn. (senza tener conto dell'Italia) e quella delle Potenze Centrali era di poco minore a 22 milioni di tonn.; di modo che la produzione americana attuale supera la produzione riunita delle Potenze entrate in guerra nell'agosto 1914. Disgraziatamente, come rileva il corrispondente da Pittsburg, della « *Iron and Coal Trade Review* » la produzione delle officine di costruzioni e di trasformazione, che è la condizione più necessaria, non può essere aumentata. Mentre da lungo tempo i laminatoi per le lamiere hanno raggiunto il massimo della loro potenzialità, gli altri prodotti laminati invece possono essere forniti nelle quantità desiderate.

Riepilogando: il limite della potenzialità americana, per aiutare il proseguimento della guerra, esiste nella maggiore o minore facilità per lavorare e trasformare l'acciaio grezzo, le quantità disponibili per tutte le applicazioni sono illimitate.

Produzione ed esportazione del lino in Russia nel 1916. — La raccolta totale del lino in Russia nello scorso anno 1916 si è elevata a milioni 17,6 di pudi, la raccolta netta a 15 milioni e mezzo.

I bisogni dell'industria Russa sono i seguenti:

	Milioni di pudi
Per le Officine di lino russe	6,2
Per i bisogni dell'industria locale	2,0
Per le fabbriche di juta	2,0

Per conseguenza deducendo dalla produzione totale di circa 15 milioni e mezzo di pudi di produzione, il consumo di milioni 10,2 come sopra indicato, resteranno liberi all'esportazione per i bisogni dei mercati esteri circa 5 milioni di pudi. Le case inglesi hanno già domandata l'autorizzazione di esportazione per un quantitativo di 4 milioni e mezzo di pudi e la sezione del lino ha fissata in questa cifra il contingente da esportarsi del 1917. Se, come è forse probabile, resterà sul mercato russo un'eccedenza di lino disponibile, indubbiamente la quantità da esportarsi potrà superare il quantitativo fissato di 4 milioni e mezzo di pudi.

Soc. ital. per le strade ferrate meridionali Società anonima sedente in Firenze

Si porta a notizia dei signori azionisti che l'Assemblea generale indetta per il giorno 31 maggio u. s. non ha potuto validamente costituirsi perchè il numero delle azioni depositate non riuscì sufficiente a rappresentare il quinto del capitale sociale. A forma dell'art. 22 degli statuti sociali l'Assemblea sarà quindi riunita in seconda convocazione per il giorno 21 giugno corrente a ore 10 in Firenze nel palazzo della Società (già Gherardesca Borgo Pinti n. 95) coll'Ordine del giorno già pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno del 30 aprile 1917 n. 101, avvertendo che le sue deliberazioni saranno valide qualunque sia il capitale rappresentato ed il numero azionisti intervenuti.

I nuovi depositi che i signori azionisti intendessero eseguire potranno aver luogo fino a tutto il giorno 11 giugno 1917, presso le Banche designate nel citato n. 101 della *Gazzetta Ufficiale* del Regno del 30 aprile 1917 e secondo le norme contenute nel *Regolamento per i Depositi prescritti dall'art. 16 degli Statuti sociali per le assemblee degli azionisti*, pubblicato in calce del predetto avviso di prima convocazione.

Firenze, 1 giugno 1917.

LA DIREZIONE GENERALE.

Direttore: M. J. de Johannis

Luigi Ravera — Gerente

Roma — Tip. Coop. Italiana — Viale del Re 22.